



Penser les mobilités de demain : Essai de clairvoyance prospective

Jean-Pierre Orfeuil, Marie-Hélène Massot

► To cite this version:

Jean-Pierre Orfeuil, Marie-Hélène Massot. Penser les mobilités de demain : Essai de clairvoyance prospective. Le Banquet, 2005, 22, pp.269-290. halshs-00560518

HAL Id: halshs-00560518

<https://shs.hal.science/halshs-00560518>

Submitted on 28 Jan 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Jean-Pierre ORFEUIL
Professeur
Directeur du Laboratoire C.R.E.T.E.I.L.
Université Paris XII – Créteil

Marie-Hélène MASSOT
Directeur de Recherche
Laboratoire Ville, Mobilité, Transport
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
Cité Descartes - Champs-sur-Marne

PENSER LES MOBILITES DE DEMAIN ESSAI DE CLAIRVOYANCE PROSPECTIVE

(in Le Banquet, "*Les futurs , Science, politique, société : de quoi demain sera-t-il fait ?*
Revue du CERAP, Septembre 2005, n°22, pp: 269-290)

Introduction

Les grandes métaphores utilisées pour qualifier les sociétés contemporaines renvoient à deux thèmes majeurs, qui sont au coeur des travaux sur la mobilité des personnes et des biens dans l'espace : la contraction du temps et la dilatation des territoires. Dilatation de l'espace à toutes les échelles, depuis la globalisation économique et culturelle et ses enjeux sociaux jusqu'à la constitution des mégalo-pôles ; contraction du temps, avec une macrosociologie (Bauman, Beck, Giddens et bien d'autres) qui met l'accent sur la généralisation du mouvement, l'accélération du changement, la nécessité de la réflexivité et de la flexibilité, l'omniprésence de l'incertitude. La microsociologie, qui pointe la fin des routines et nos comportements de zapping, n'est pas en reste.

Nos expériences vécues (des ruptures d'union au chômage, des délocalisations à la créolisation de l'alimentation) ou transmises par média interposé (Tsunami mobilisant les générosités, vache folle et SRAS mobilisant les angoisses) ne peuvent que conforter ces visions. Ce n'est pas a priori une très bonne nouvelle pour les métiers de la prospective, du moins lorsqu'ils sont conçus pour "encadrer raisonnablement" le futur, d'autant plus que le champ politique lui-même s'est mis à l'écart des "grands récits" qui avaient accompagné la modernité des trente glorieuses.

Toutefois, les sociétés secrètent *aussi* des mécanismes régulateurs adaptés à cette nouvelle donne, et l'on peut notamment lire beaucoup de phénomènes contemporains comme

l'expression de stratégies assurantielles, aussi bien dans le domaine des comportements (stratégies résidentielles et scolaires par exemple), de l'organisation de la société (préparation de plus en plus longue à la vie active...), que dans celui des grandes représentations (injonction au "développement durable" par exemple). En outre, bien des évolutions relèvent plus d'une logique de "flèche du temps" que d'une logique de mouvement brownien imprévisible. Enfin, on peut rendre compte de la dynamique de champs particuliers, dont celui de la mobilité des hommes aux différentes échelles territoriales, par des représentations appuyées sur une rationalité forte qu'on peut confronter aux faits d'observation.

Par mobilité, nous entendons le comportement de déplacement des hommes dans l'espace, qu'il s'agisse des déplacements fréquents de la vie de tous les jours, des déplacements de rupture du quotidien (tourisme), ou encore des changements résidentiels qui impliquent un changement de territoire vécu. L'analyse de la mobilité constitue l'un des analyseurs des modes de vie et des usages du temps, puisqu'elle est un support de la rencontre de l'autre et de la réalisation d'activités, mais l'analyse des modes de vie ne s'y réduit pas, en particulier parce que le domicile est aussi un lieu privilégié d'expression de ces modes de vie.

C'est sur une logique d'allers-retours entre les exigences de l'hyper modernité, l'identification des rationalités comportementales et l'observation des stratégies mises en œuvre par les acteurs que nous construirons notre propos sur l'avenir de la mobilité et des modes de vie.

Nous l'introduirons par un retour sur la deuxième moitié du vingtième siècle, qui nous permettra de prendre la mesure des transformations et d'en comprendre les rationalités sous-jacentes. Nous caractériserons ensuite les tensions principales qui se manifestent aujourd'hui. Nous déboucherons enfin sur les thèmes qui nous paraissent incontournables pour une prospective des modes de vie.

Quelques coups de rétroviseur sur les 50 dernières années

De la France rurale à la construction rationnelle de la France urbaine

Les années 50 et 60 sont marquées par les mouvements migratoires vers les villes, et notamment vers ce qu'on appelle encore la région parisienne, et par une croissance des usages de l'automobile d'autant mieux acceptée que l'automobile est *le* produit phare de la modernité, celui qui cimente les rêves des Français de toutes conditions. La hantise du vide (Paris et le désert français), la nécessité de gérer les "trop pleins" (crise du logement, embouteillages) et la volonté de combler certains retards (autoroutes) par rapport aux pays proches structurent les options planificatrices à toutes les échelles : autoroutes de liaison rapprochant les territoires, décentralisation industrielle vers le grand bassin parisien, extensions urbaines planifiées, villes nouvelles, etc. L'auto-production lente de la ville fait place à une production rapide par des élites planificatrices au scientisme inspiré par le fordisme qui triomphe alors dans l'industrie. Elle se fera sur un principe de zoning : secteurs d'habitation en général équipés des commerces et services de proximité, et par ailleurs zones d'activités productives. La production des réseaux s'inspire de la philosophie et des techniques de l'administration routière américaine : la ville de demain est dessinée, la fonction des réseaux est de répondre aux besoins de mobilité de ses futurs habitants dans de bonnes conditions de fluidité et de sécurité. Dédiés au trafic rapide, les réseaux doivent limiter leurs contacts avec "la ville" (nombre d'accès limité, rocade de contournement, etc.). Toutefois,

dès le début des années soixante-dix, la ville qui se fera vraiment différenciera en profondeur de la ville programmée. Les acteurs s'approprient les vitesses, les capacités et les faibles coûts d'usage des réseaux pour construire des territoires répondant mieux à chacun de leurs besoins. Le chef d'orchestre en est affaibli, les besoins de mobilité en sortent renforcés et surtout transformés.

L'explosion des communications physiques et virtuelles

L'ampleur des transformations mérite d'être rappelée : au cours des 50 dernières années en France, le trafic aérien a été multiplié par 50, les trafics automobiles par 25, le trafic ferroviaire par 2. Le trafic du téléphone vocal a été multiplié par 50, la télévision, internet et la transmission autonome d'images à distance sont apparues sur la période et jouent aujourd'hui un rôle majeur dans les modes de vie, les usages du temps et les loisirs quotidiens et l'expression de socialités nouvelles. Ces années nous ont fait passer d'une société de liens forts fondés sur la proximité à une société de liens faibles, plus mouvants, plus distants et plus diversifiés.

Les croissances sont très différenciées selon les périodes et les vecteurs de communication, et aucun n'évince les autres. Les croissances sont beaucoup plus fortes dans les périodes de décollage des usages. Pour l'automobile en particulier, à l'explosion des années 50 et 60 succède une croissance qui n'est plus, depuis 20 ans qu'« en ligne » avec la croissance économique en Europe, voire en dessous dans certains pays. La croissance des transports terrestres fait aujourd'hui pâle figure par rapport à celle des télécommunications. En revanche, la croissance du transport aérien est encore devant nous, même si des événements récents (11 septembre, SRAS, etc...) ont conduit à une certaine modération. En matière de déplacements, la distance à franchir reste un différentiateur puissant des qualités attendues des modes. Au quotidien et à courte distance, c'est l'autonomie (où je veux, quand je veux) et le point à point qui font le succès de l'automobile. À longue distance au contraire, la recherche de la vitesse à coût maîtrisé implique l'acceptation des contraintes de la performance (nombre de points d'entrées réduit, organisation " hub and spoke " impliquant des transferts, rigidité des horaires choisis, etc...). La communication à distance évolue elle aussi vers un modèle très distribué, où de plus l'adresse suit la personne au cours de ses déplacements. Il n'empêche que les capacités de communication au foyer s'enrichissent et se diversifient elles aussi chaque jour.

Nombre de prospectivistes avaient anticipé cette croissance de l'interaction humaine physique et virtuelle et de sa portée, et en ont parfois conclu à une moindre nécessité de la concentration dans les grandes villes, ou encore à des potentiels de substitution forts des déplacements par les télé-contacts. Le contraire s'est produit. Le monde se « métropolise », les villes " nœud de réseau " se développent, la mondialisation sélectionne quelques « villes globales », mobilité physique et virtuelle se complètent.

Ce qui avait été moins anticipé en revanche, c'est la transformation profonde de la structure même des villes. Parce qu'elles constituent le territoire quotidien de nos modes de vie, parce que les conditions de la mobilité (capacité et vitesse des réseaux, sous-tarification de l'usage de la voiture et des transports publics) ont joué un rôle essentiel dans cette transformation, il faut saisir les évolutions de la mobilité à l'échelle très désagrégée des comportements

individuels pour prendre la mesure de ces liens. C'est ce que permettent les enquêtes de mobilité¹ menées à différentes périodes.

Sur longue période, le nombre d'activités réalisées hors du domicile croît, mais à un rythme moins soutenu qu'anticipé. Certaines activités se rationalisent (achats groupés en grande surface, travail en journée continue), d'autres se voient substituées par des télé-contacts (relations bancaires, prises de rendez vous. ...), alors que d'autres se développent (accompagnements d'enfants, visites et loisirs notamment chez les inactifs). In fine, les individus développent des capacités d'organisation importantes. Le nombre de déplacements nécessaires à la réalisation des activités de chacun n'a que peu augmenté. Ce n'est donc pas dans la quantité des interactions physiques qu'il faut chercher les véritables bouleversements, mais dans l'ouverture des choix. Ces activités et déplacements sont moins routiniers, les moments et lieux fréquentés sont aujourd'hui plus variés qu'hier. Les transformations les plus spectaculaires concernent l'augmentation des distances parcourues et la géographie des flux. L'espace praticable et pratiqué est plus vaste, mettant en compétition des territoires et des acteurs plus nombreux. L'augmentation des distances parcourues est proportionnée à l'augmentation des vitesses praticables, si bien qu'en moyenne, les temps consacrés aux déplacements (le budget temps de transport quotidien) sont restés approximativement stables sur la période. La géographie des flux est plus diversifiée. Avec la motorisation de la population et les réseaux rapides, il n'est plus nécessaire d'être « au centre » pour être accessible par un grand nombre de personnes. La ville peut alors passer du modèle radioconcentrique qu'on croyait pérenne, où les activités sont réalisées soit à proximité immédiate du domicile, soit dans une ville centre regroupant toutes les fonctions supérieures et où tous se retrouvent au moins occasionnellement, à un modèle très distribué, où les créneaux de croissance des déplacements sont les déplacements motorisés internes aux banlieues et périphéries et les liaisons interurbaines de proximité.

Un modèle rationnel de coproduction de l'espace, des réseaux et de la mobilité

Ces éléments permettent de brosser à grands traits un modèle rationnel en finalité, au sens de Weber, de la production de la mobilité et de ses transformations dans le temps long. Les acteurs individuels ne sont pas des « minimiseurs » de coût, mais des « maximiseurs d'opportunités » (Zahavi Y., 1978 - Massot MH., Orfeuil JP., 2005) : ils tirent parti au mieux des ressources de la ville et des conditions de la mobilité (en termes de prix, de vitesse des modes et de structure des réseaux) dans une enveloppe de budget temps et monétaire donnée. L'amélioration constante des conditions de mobilité ont étendu les univers de choix résidentiel des ménages, permettant à ceux ayant une capacité à se saisir de ces conditions d'intégrer d'autres critères que la proximité des principaux pôles d'activité (recherche de l'entre soi, de la nature, coûts acceptables pour un logement (Orfeuil JP., 2000)). La facilitation de la mobilité en temps et en coût a ainsi transformé les potentiels de mobilité et les arbitrages entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne. Plus généralement la conquête résidentielle des périphéries rurales des villes (voire de l' "entre-deux" de deux villes) devient possible dès lors que les moyens de déplacements disponibles permettent à chacun de pouvoir exercer ses activités dans une enveloppe temporelle acceptable. Les acteurs collectifs (employeurs, grand commerces, etc.) qui recherchent quant à eux les meilleures stratégies de maillage et de

¹ La connaissance des comportements de déplacements s'appuie sur les enquêtes de mobilité conduites régulièrement depuis les années soixante dans les plus grandes villes françaises. Elles recensent tous les déplacements effectués par les personnes au cours d'une journée et en décrivent les motifs, les horaires, les durées, les points de départ et d'arrivée et les moyens de transport utilisés.

localisation, en optimisant le nombre de leurs implantations (moins nombreuses à mesure que les vitesses augmentent), leurs bassins de recrutement ou de chalandise, s'appuient sur la proximité des réseaux rapides, qui ont profondément changé la géographie des accessibilités au sein de la ville.

Ce modèle de rationalité a un double intérêt, mais aussi une faiblesse, pour comprendre les évolutions passées et apprécier les évolutions possibles à l'avenir.

Il renverse l'hypothèse de base de la planification, qui postulait que la forme urbaine était première et que la fonction des réseaux était d'en accompagner l'évolution programmée. Pour paraphraser une publicité célèbre, on a fait les réseaux et ceux des citoyens qui sont dotés de capacités stratégiques suffisantes ont "inventé la vie qui va avec". La mobilité n'est plus exclusivement l'expression d'une demande de transport dérivée des caractéristiques économiques, démographiques et sociales des individus et des territoires, elle est aussi le résultat des arbitrages et des tensions, résultant de la confrontation des stratégies individuelles et des stratégies spatiales des grands employeurs et fournisseurs de services. La capacité de mobilité des uns est ici instituée en pouvoir organisateur de l'espace et des modes de vie pour tous, y compris celles et ceux dont les capacités de mobilité demeurent assez faibles.

Ce modèle permet de mettre à jour les conditions extrêmement favorables au développement d'un "urbanisme de secteur" et de la "ville franchisée", selon les heureuses expressions de Mangin D. (2004). Les lieux proches des entrées sorties des réseaux à grande maille sont dévalorisés pour la fonction résidentielle par les nuisances locales et sont d'autant plus intéressants pour les activités qu'ils sont d'une superficie introuvable en ville, d'une excellente visibilité et en nombre restreint. Leur dimension mono fonctionnelle (les premiers hypermarchés) s'estompe peu à peu, et ces espaces privés jouent de plus en plus le rôle de l'espace public, en se transformant progressivement en lieux de vie, de socialité et de rencontre pour une part importante de la population.

La faiblesse de ce modèle est à la hauteur de ses qualités. Il permet de comprendre ce qui a été rendu *possible*, et notamment l'étalement urbain et le développement des échanges inter villes au sein d'une même région, sans contraintes majeures pour les personnes. En particulier, le discours alarmiste sur l'inévitable développement de congestions majeures sur les réseaux lié à l'étalement n'est pas corroboré par la réalité des faits : il y a bien des embouteillages, mais ni leur ampleur, ni leur coût, ni leur croissance ne correspondent aux visions d'apocalypse entretenues par certains experts, notamment européens. Il ne dit pas pourquoi ce qui est *possible s'est réalisé avec autant d'ampleur*. On pourrait alors dresser la liste de tous les facteurs institutionnels ou politiques spécifiques à la France qui ont facilité cet étalement (l'autonomie communale, la transformation de l'aide à la pierre en aide à la personne, qui a implicitement permis une réponse par les infrastructures à des besoins de logement auxquels on ne souhaitait plus répondre par des politiques urbaines, pour n'en citer que deux parmi tant d'autres). Toutefois, le caractère assez général du phénomène dans le monde développé (même si les rythmes ou les formes peuvent présenter des différences notables) invite dans un premier temps à éviter les explications trop hexagonales.

On se risquera ici à formuler deux hypothèses correspondant à des phénomènes observés dans tout le monde développé.

La première renvoie à un phénomène massif et trop peu étudié, qui est l'investissement des citoyens dans leur logement. Les superficies disponibles par personne ne cessent de croître, la norme chez tous ceux qui le peuvent est d'une chambre par enfant, les parts du budget familial consacrées au logement ont doublé en 40 ans, l'équipement du logement

s'enrichit de jour en jour d'outils qui y font pénétrer toute la richesse du monde extérieur, les raisons d'accéder à la propriété se multiplient. La société hyper mobile est tout sauf désancrée. La taille du logement et son statut d'occupation ne sont pas tout. Il faut aussi que celui-ci soit « bien situé », « le lieu de résidence et les interactions sociales qu'il conditionne comptant parmi les ressources essentielles d'une concurrence généralisée pour de meilleurs destins, laquelle s'engage désormais dès l'enfance » (Maurin E., 2004). Posséder son logement, entourer sa maison d'un jardin, ne suffit plus, il faut encore contrôler son environnement, en particulier le plus immédiat, fréquenté par les enfants, s'assurer que les écoles, et surtout les enfants qui les fréquentent, correspondent aux projets qu'on forme pour eux, d'autant plus que leur mères se sont mises à travailler, voire rechercher activement la proximité de la famille élargie (Bonvalet C., 1999). En bref, si pour Hegel « l'air de la ville rend libre », pour nos contemporains, un voisinage contrôlé rend serein : en « cloîtrant le présent dans des territoires, c'est aussi l'avenir que l'on enferme ou sécurise » (Maurin E., 2004). Ce contrôle est possible en ville (quartiers huppés et ségrégation par les prix), il est la plupart du temps plus aisé sur les franges urbaines où de plus la généralisation de la propriété réduit les mobilités résidentielles. Les investissements résidentiels et scolaires constituent les réponses les plus massives à l'anxiété sociale face à des futurs incertains. La recherche de la sécurité par l'homogénéité du voisinage ne se traduit toutefois pas par un modèle unique : certaines villes centres sont plus riches que leur périphérie, pour d'autres, c'est le contraire.

La seconde hypothèse renvoie à un désir de contact, au moins symbolique, avec l'extérieur et la nature, fut-elle artificialisée. Les agents immobiliers savent ce qu'une terrasse, un jardin privatif, une proximité avec un « espace vert », peuvent apporter de valeur à un logement. La valeur d'existence est de plus en plus soutenue par une valeur d'usage, à mesure que le nouvel hygiénisme nous invite à la sveltesse, à l'équilibre du corps et de l'esprit, et à un exercice physique d'autant plus nécessaire que nous nous déplaçons principalement en voiture. ...

Ces deux phénomènes témoignent de l'enjeu central du logement pour les ménages et expliquent l'âpreté de la compétition pour l'espace et la ségrégation urbaine actuelle qui relève non pas « d'un incendie local mais d'un verrouillage général des espaces » (Maurin E. 2004) et que le marché immobilier et l'absence de politiques de logement ad hoc ont accompagné sinon renforcé.

Un modèle qui débouche sur des tensions qui doivent nourrir les réflexions prospectives

Nombre des bases sur lesquelles est construit ce modèle de production des territoires et des modes de vie sont aujourd'hui en crise, et nous les passons brièvement en revue ci-dessous.

Le contexte de la « fabrique des réseaux » a profondément changé. Le consensus qui a longtemps existé entre une population accueillant l'automobile comme un progrès et des pouvoirs publics guidant rationnellement ces évolutions par des réseaux routiers offrant les maillages et capacités nécessaires s'est affaibli. Les peurs (pollution atmosphérique, crise pétrolière), les doutes (évolution du prix du carburant), les crises écologiques annoncées (réchauffement climatique), les désillusions (de l'automobilité joyeuse et libre à la banalisation, transformée en servitude, en dépendance, en obligation d'usage) transforment les

attentes². L'État s'est très largement défaussé de la production de l'espace via la décentralisation, il est devenu impossible de faire de nouvelles percées en ville, les franges urbaines sont gagnées aujourd'hui par cette tendance. À l'inverse, il faut répondre à de nouvelles attentes. En ville, il s'agit de « calmer le trafic » et de rassurer sur les niveaux de pollution, dans les franges, il faut sortir de l'image d'espaces supports de circulations pour construire une identité territoriale propre. La croissance de la vitesse et des capacités d'échange ne peut plus être *la* solution aux problèmes urbains. La demande politique est de moins en moins celle de pouvoirs publics nous guidant vers l'avenir et de plus en plus celle d'une « mère rassurante » (Schneider M., 2002).

Certains symboles de la modernité vieillissent mal et la ville patrimonialisée retrouve un certain attrait : emblème de la ville étalée et de la joie de la société de consommation, l'hypermarché, qui nous a fait découvrir l'hyper choix présente lui aussi des signes d'essoufflement, au profit de structures plus légères, plus proches, moins fonctionnelles. Les consultations de population réalisées dans le cadre de la préparation de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU, 2000) ont fait très nettement apparaître un « désir de ville » chez les habitants des centres comme des périphéries, les enquêtes réalisées pour la loi sur les « 35 heures » désignent le « lèche vitrine » comme l'une des activités qui seront plus pratiquées. Il y a bien là l'expression de volontés collectives plaçant pour une « ville rhénane » à forte urbanité et sociabilité et pour une dévalorisation, au moins symbolique, de la forme urbaine californienne dominée par des logiques circulatoires.

Enfin, nos représentations républicaines se satisfont mal de territoires urbains inscrivant en dur la fracture sociale dans nos espaces, même s'il faut reconnaître que cette inscription résulte plus de nos propres comportements et des lois du marché que d'injustifiables volontés politiques.

Dès lors, la prospective de la transformation des espaces, des modes de vie et des pratiques de mobilité passe par l'appréciation des jeux possibles entre :

- Des dynamiques de comportements qui se poursuivent sur leur lancée, même si leur rythme tend à se ralentir.
- Des aspirations nouvelles, et notamment celles de « circulations calmées » et d'une demande d'urbanité.
- Des contraintes, des impératifs catégoriques exprimés par la puissance publique ou les experts (mixité sociale, contrainte climatique, etc.).

Notre but ici n'est pas de construire des scénarios, ce que nous avons fait dans le passé (scénarios « saint simonien », « rhénan », « californien », Bieber A. et coll, 1991) mais plutôt de présenter ce que seront, selon nous, quelques « questions vives » de la prospective des mobilités et des modes de vie dans les années qui viennent. Nous examinerons d'abord le réalisme d'un scénario de poursuite des tendances, puis détaillerons quelques thématiques susceptibles de porter des prospectives de rupture.

La poursuite des tendances, avec prise en compte des aspirations nouvelles, est-elle possible ?

² Le marché de l'automobile neuve stagne, le produit fait moins rêver, les constructeurs, après l'avoir refusé pendant longtemps, essaient de réanimer le marché avec des modèles très économiques

Les arguments en faveur de la possibilité d'une poursuite ralentie des tendances, n'exigeant pas de changements majeurs dans la substance des politiques publiques, ne manquent pas.

Le poids de l'héritage est l'un d'eux. Il va sans dire qu'on ne peut pas faire comme si la ville étalée n'existait pas, et la question que se posent aujourd'hui les documents de prospective territoriale est moins celle de l'opposition entre ville héritée et ville émergente que celle de la conciliation entre une logique d'intégration métropolitaine à travers des modes de gouvernance adaptée et celle de la constitution d'identités territoriales qui ne veulent plus se penser et être pensées comme périphériques.

Les conditions de l'action et de la conduite de projet en sont une autre. L'intercommunalité s'impose dans un contexte où les échelles ont changé, elle impose en retour une recherche de consensus qui évite par nature toutes les radicalités. Le besoin de mobiliser tous les acteurs dans l'élaboration même du projet implique en outre un recours accru à la démocratie participative³ qu'on ne peut que souhaiter, mais qui présente aussi des risques de conservatisme et de biais, dans un contexte où les inactifs ont nettement plus de temps pour faire entendre leur voix que les personnes en milieu de cycle de vie.

Le ralentissement général des croissances en est un autre, et il mérite d'être pris en considération dans toute son ampleur. Notre croissance démographique est faible, même si elle ne nous conduit pas vers une "croissance négative", comme chez nombre de nos voisins européens, ou encore au Japon où une "question vive" est celle de la décroissance de la population. L'équipement automobile est aujourd'hui entré dans les voisinages de la saturation, la croissance des parcs est derrière nous et la conquête joyeuse de la mobilité autonome par l'accès à la voiture est aboutie : les modes de vie des seniors et des femmes en ont déjà été transformés, ces dernières sont aujourd'hui aussi mobiles que les hommes. Face aux contraintes énergétiques et climatiques, on peut rêver que les constructeurs sauront améliorer l'efficacité énergétique des voitures et développer une alternative au pétrole et aux émissions de gaz carbonique. Une part très significative des familles avec enfants est déjà périurbanisée, et une économie de service aux ménages a suivi le mouvement, si bien qu'une part significative des actifs périurbains occupe un emploi dans ces zones. Enfin, les perspectives de croissance des revenus des ménages et de la population active disposant d'un emploi sont assez minces, et les nouvelles formes d'emploi sont souvent désynchronisées par rapport aux horaires "normaux", si bien que les déplacements pour le travail, les plus longs croissent moins que la mobilité globale et surtout hors des pointes de trafic. Dans ce contexte, la propriété du logement reste non seulement une valeur et un signe d'appartenance à la classe moyenne, mais aussi une assurance face à l'incertitude, qu'elle prenne la forme du chômage ou de retraites moins généreuse qu'auparavant.

Enfin, le caractère inéluctable et global de la métropolisation fait aujourd'hui débat. Si les avantages comparatifs des grandes villes pour l'économie productive engagée sur les grands marchés mondiaux restent indiscutés, le poids de cette économie productive dans la répartition des hommes sur le territoire mérite d'être interrogé. La richesse de chaque territoire, qui conditionne plus ou moins son peuplement, dépend de ses activités productives, mais aussi des transferts implicites d'argent public dont il bénéficie (pour faire image, l'impôt sur le revenu des Parisiens n'est pas redistribué aux seuls Parisiens), des emplois publics qui y sont localisés, des décisions d'établissement des personnes lors de leur passage à la retraite, des potentiels d'accueil touristique des populations métropolitaines aisées de France et de plus

³ Voir par exemple sur ce sujet la présentation de l'exercice de prospective " Millénaire 2003 du Grand Lyon, ou encore la présentation des dispositifs de " prise de parole " mis au point dans l'exercice " Stadt 2030 " conduit en Allemagne, et synthétisé dans " Quand les villes pensent leur futur ", 2001+, n°64, 2004, CPVS, Ministère de l'équipement, La Défense.

en plus souvent d'Europe, etc. Les territoires que la seule économie productive tendait à condamner au déclin résistent, et ces évolutions sont objectivement renforcées par les difficultés de logement et de transport des classes moyennes qui trouvent leur voie hors des territoires métropolitains les plus dynamiques.

En bref, dans cette vision, les grandes villes du monde développé ont su gérer une croissance qui est d'ailleurs pour l'essentiel derrière elles, de nombreux territoires non métropolitains ont de bons atouts (notamment ceux qui bénéficient de bonnes aménités environnementales et / ou touristiques) pour capter les dépenses de loisirs des citadins, les autres peuvent vivoter sur l'argent public et faire émigrer leurs jeunes. Il faudra bien penser au vieillissement, mais le maintien de l'étalement permet les « retours en ville » des personnes les plus âgées. En bref, la poursuite des tendances serait liée à l'absence de défi majeur.

Les inflexions exigées dans les politiques sont certes importantes dans les façons de faire, mais assez cosmétiques dans les orientations et les contenus : un peu d'apaisement des circulations dans les centres, des projets de territoire pour les périphéries d'autant plus faciles à mener que l'intercommunalité se développe, débouchent sur un modèle spatial globalement californien, localement rhénan, cimenté par les réseaux actuels. Ce scénario ne paraît pas invraisemblable pour les villes moyennes dans lesquelles les tensions spatiales, économiques et sociales sont moins fortes que dans les grandes métropoles.

Les thématiques des prospectives de rupture

D'autres arguments plaident en faveur d'inflexions ou de ruptures dans ces transformations. Tous reposent sur des visions plus normatives dont l'expression est souvent le fait d'experts, porteurs le plus souvent de visions sectorielles parfois relayées par des administrations centrales. Tous se réfèrent au développement durable de nos cités dans ses trois dimensions, environnementale, sociale et économique et mettent en avant des " impératifs catégoriques " fondés sur l'anticipation de crises majeures et donc sur des défis non moins majeurs à relever. Cependant alors que certains sont très médiatisés depuis de nombreuses années dans et par la sphère du politique d'autres sont occultés ou insuffisamment reconnus : nous les passons en revue brièvement ci-dessous, en évaluant leur degré de prise en charge par les acteurs locaux dans leurs démarches de projet.

Les défis majeurs médiatisés

Adapter l'espace à des contraintes majeures d'environnement global

L'étalement urbain et la faible densité des périphéries urbaines rendent l'usage de l'automobile à la fois indispensable et intense. Les travaux de Newman, Kenworthy et Laube, comparant les dépenses de carburant pour les déplacements quotidiens dans une quarantaine de villes du monde différenciées par leur densité (de Denver à Hong Kong), nos propres travaux sur les différences de comportements entre résidents des centres et des banlieues, des périphéries des agglomérations françaises conduisent à des *diagnostics* convergents d'association entre les faibles densités et les fortes consommations pétrolières (Gallez C., Orfeuil JP., 1998). En France par exemple, des ménages comparables du point de vue de leur composition et de leur statut social dépensent environ trois fois plus de carburant pour leurs déplacements du quotidien que des ménages vivant dans des centres, et le poids de la dépense de déplacements quotidiens dans leur budget peut atteindre des proportions importantes,

notamment quand ils appartiennent à des milieux modestes, bien qu'il soit pour partie (mais pour partie seulement) compensé par des pratiques de vacances ou de grands week-end beaucoup moins répandues. Ce type de travaux a donné lieu dans la communauté académique américaine à de violentes polémiques entre ceux qui, sur ces bases, pensent que tout doit être fait pour éviter l'étalement, y compris la mise en œuvre d'un contrôle strict des usages du sol, et ceux qui récusent toute forme de planification contraignante. La situation est assez différente en France. Certes, ces thématiques figurent en bonne place dans les programmes de recherche nationaux développés par les ministères techniques, comme bien souvent dans les schémas directeurs, l'idée que le processus d'étalement n'est pas une très bonne chose prévaut, des efforts pour "reconstruire la ville sur la ville" sont régulièrement reprogrammés, mais la question est vite déplacée vers des stratégies d'organisation de ces espaces qui permettraient d'en éviter les inconvénients les plus visibles.

L'honnêteté oblige d'ailleurs à dire qu'une situation assez comparable est observée dans la plupart des pays européens, y compris en Allemagne où l'action du Land de Rhénanie Westphalie en matière de localisation favorable de l'habitat social ou de soutien à la compacité urbaine est certes exemplaire, mais où l'action des autres Länder est beaucoup moins affirmée. Le programme « Stadt 2030 » fait d'ailleurs peu référence à ces questions.

On peut penser que cette question ne deviendra véritablement une question vive que lorsque des événements extérieurs nous y contraindront (une crise pétrolière majeure et durable, des événements climatiques qui mobiliseront l'opinion...), sauf dans certains contextes (Île-de-France, région lyonnaise, etc...) où une urbanisation des troisièmes ou quatrièmes couronnes risque d'être invivable si elle est pensée dans un rapport avec le centre, discutable si elle est pensée sur un mode autonome.

Répondre à la dimension territoriale de la fracture sociale

Parce qu'il conditionne aujourd'hui beaucoup l'inégalité des chances et des destins (Donzelot J., 2004, Maurin E., 2005) l'espace est une clé de lecture de la société et la ségrégation spatiale est la principale manifestation de la fracture sociale. « La tendance porte bien à voir le travail d'une logique de séparation à l'œuvre dans la ville au détriment des interdépendances passées de la ville industrielle », (Donzelot J., 2004). Aux quartiers de la relégation, stigmatisés par l'habitat social, l'échec scolaire, l'immobilité sociale, l'éloignement des pôles d'emplois et l'entre soi contraint, s'opposent d'une part les quartiers pavillonnaires périurbains des classes moyennes, ayant fui les quartiers plus déshérités pour se réfugier dans un entre soi « protecteur » et d'autre part les quartiers centraux fruits de la loi naturelle du marché immobilier et porteurs de la gentrification. L'entre soi est ici sélectif, concerne les plus riches, les « membres élus de la société mondiale ou globale » tels que les intellectuels et les « hypercadres », excluant les classes moyennes par la loi du marché. Les stratégies d'évitement et regroupement concernent toutes les catégories à commencer par les plus favorisées et laissent entrevoir une société fragmentée et figée où la promotion sociale n'opère plus que marginalement pour fluidifier les contrastes socio-spatiaux.

À ce constat largement partagé, les pouvoirs publics répondent depuis 20 ans par les politiques dites de la ville, focalisées sur les stigmates les plus marqués de la ville fragmentée. La durée même de la réponse suggère la pérennité du problème, qui n'est pas qu'un problème de stock de logements à résorber, mais bien une question de flux dans une société où le risque d'exclusion est partout présent. Peut-on se limiter à ces stigmates les plus visibles, et contrer les dynamiques généralisées de marquage social des territoires ? Question difficile dans un

pays où la mixité sociale a certes la faveur intellectuelle des citoyens, mais qui heurte de front les stratégies assurantielles qu'ils développent pour leur famille. Question difficile aussi par son horizontalité, car elle suppose des réponses coordonnées dans les domaines de l'éducation, du logement, de l'emploi, des transports, de l'espace public, etc. On peut être tenté de penser que beaucoup sera fait dans ces différents domaines, et que peu de résultats visibles seront obtenus, du moins tant que l'espace et le logement joueront le rôle assurantiel qui est le leur aujourd'hui.

Les défis majeurs occultés

L'évolution des coûts des transports publics

Vecteur institutionnel du droit au transport et vecteur technique du combat contre l'usage généralisé de la voiture, le développement de l'offre de transport public est sur l'agenda politique d'une majorité de villes françaises. D'ici 20 ans, la perspective est de voir se constituer des réseaux d'armature dans la majorité des grandes villes, d'autant que l'aiguillon de la concurrence a fait émerger une variété de systèmes mieux adaptés à la diversité des capacités d'investissement et contribué à une baisse des prix (notamment des tramways sur pneus et des trams-trains). Le développement des transports publics est considéré, depuis 25 ans, comme une solution. C'est une bonne chose pour nos représentations de la ville européenne et du service public. Peut-il devenir un problème dans le quart de siècle à venir ? On ne peut pas l'exclure.

Les dépenses publiques consacrées au transport public urbain, départemental et régional sont en effet importantes (plus de 10 milliards d'euros en 2002, un ordre de grandeur proche du budget des universités) et affichent un taux de croissance annuel depuis trente ans de 4%, soit trois fois supérieur à la croissance de la demande de transport public et deux fois supérieur à la croissance de l'offre. Cette croissance s'explique essentiellement par 3 facteurs : le transport public est une industrie de main d'œuvre, à gains de productivités faibles voire négatifs sur certaines périodes ; les tarifs sont au mieux indexés sur l'inflation, et doivent rester inférieurs au coût d'usage de l'automobile ; les clientèles ne suivent pas nécessairement les progrès de l'offre, notamment lorsque celle-ci se développe sur des axes moins denses.

La question pour l'avenir est simple : le fonctionnement du système de transport collectif coûte à la collectivité plus cher que le fonctionnement du système routier. À moyen terme, la priorité accordée au système le plus cher n'est compatible qu'avec une croissance indéfinie de la dépense publique qui finira par poser problème, ou sous condition d'efforts importants de productivité, d'une réduction du périmètre du service universel, ou encore d'augmentations significatives des tarifs. Les parties prenantes y sont-elles prêtes ? On peut en douter pour les employés d'un secteur qui continue à revendiquer une spécificité qui disparaît peu à peu en Europe, même lorsque le prix en est élevé (les grandes grèves de 1995 ont coûté 4 années de croissance de clientèle au RER francilien). On peut en douter pour le périmètre, nos agglomérations étant engagées dans un processus de construction unitaire et identitaire. L'attitude est sans doute plus ouverte du côté des clients, dont les capacités d'organisation sont moindres : ils conserveront toutefois une référence aux coûts et qualités de service de l'automobile. Il sera certes tentant, dans le contexte actuel, de dégrader ces qualités, mais il faut savoir que ce sera au prix d'un moindre développement économique (voir plus bas).

Là encore, il n'y a pas de solution toute faite, mais une certitude, celle que cette question sera un thème de débat important dans les prochaines années et une inquiétude, celle du silence qui prévaut aujourd'hui.

S'adapter aux exigences circulatoires de l'hyper modernité

La mobilité dans la société hyper moderne, « se débride, s'éparpille, la mobilité revendique, la mobilité décloisonne » et « les récurrences d'hier laissent place à une mobilité zigzagante, labile » (Marzloff B., 2004). Cette sur-mobilité de la société hypermoderne, portée par la mondialisation des échanges et des systèmes de production et par l'urgence impliquant des réactions rapides à des injonctions en continu exige-t-elle une rupture dans le ralentissement des investissements en infrastructures, dans les politiques d'apaisement des circulations ? C'est assez peu probable. La mobilité décrite par les sociologues de l'hyper modernité s'appuie sur l'incontestable interpénétration des mobilité virtuelle et physique dans nos modes de vie et de travail et se traduit « pour quelques groupes dominants par une hyper activité dans le travail et le hors travail » (Ascher F., 2000). Au niveau local, les exigences circulatoires de la société hypermoderne pourront vraisemblablement être satisfaites sans remettre en question celles des exigences environnementales et d'urbanité relayées aujourd'hui par les politiques : les territoires d'activité des hypermodernes sont assez compacts, leur capacité à y élire domicile est élevée, comme leurs capacités stratégiques de mouvement (moto personnelle ou moto taxi), d'organisation et de gestion des emplois du temps, capacités qu'ils mettent en œuvre déjà depuis quelques années. Ils ont déjà substitué les interactions physiques jugées non essentielles par des contacts immatériels et recentré leur mobilité physique et quotidienne exclusivement sur le travail quand ils travaillent, repoussant sur les jours non ouvrés, en nombre croissant ces dernières années, le reste de leur besoins d'interaction sociale en local.

Les exigences circulatoires de la société hypermoderne ne se limitent pas au local, elles demandent un branchement immatériel et physique à l'Europe et au monde. C'est probablement cette demande de mobilité physique à longue distance, qu'elle concerne le loisir ou les activités professionnelles, qui constituera demain le vecteur important de croissance de la mobilité comme c'est d'ailleurs le cas depuis quelques années déjà, alors même qu'une part encore notable de la population ne part pas en vacances. L'hyper modernité et la société de loisirs portent un développement de la mobilité à longue distance qui ne fait l'objet que de peu de contraintes ou de régulations politiques, si ce n'est celles qui concernent le bruit au voisinage des aéroports, thème de conflit en croissance un peu partout dans le monde. Qu'en sera-t-il demain, avec la question du changement climatique, dans la mesure où un aller-retour Paris New York pèse en carburant autant que l'usage d'une voiture sur l'année ? Pourra-t-on sérieusement envisager d'ignorer cette question demain, au nom de la globalisation, si l'on contraint le plus grand nombre à des usages plus mesurés de l'automobile au nom du développement durable ?

Un défi insuffisamment mesuré

L'étalement comme menace sur la performance économique des villes

La question du développement économique n'est évidemment pas absente des projets d'agglomération. Elle est même souvent centrale à travers deux problématiques : une problématique très « schumpeterienne », celle de l'attraction des activités technologiques à fort potentiel de développement en cohérence avec les capacités d'enseignement supérieur et

de recherche ; une problématique plus « smithsienne », celle de la “ présence sur le réseau métropolitain ”. Elle suppose une mise à niveau constante des infrastructures de contact avec l’Europe et le monde (dessertes autoroutières encore à bâtir pour certaines villes moyennes, liaisons TGV, aéroports internationaux, autoroutes de l’information dernier cri, etc.).

La performance économique des grandes villes ne tient toutefois pas qu’à ces deux éléments, nous rappellent les économistes (Prud’homme R., 1999, Veltz P., 2000). Leur dynamisme et leur surproductivité tiennent aussi au fait qu’elles constituent de grands marchés de l’emploi où des adaptations permanentes permettent de garantir que chacun est employé au mieux de ses talents, ce qui suppose une capacité au quotidien à rejoindre tout emploi potentiel, ou une propension à déménager. La première conditionne la taille du marché de l’emploi accessible à un moment donné (en 30 minutes, valeur moyenne des durées de migration vers le travail, en une heure, valeur limite acceptée, etc.). Les processus d’étalement résidentiel, qui éloignent pour beaucoup la “ ville à vivre ” de la “ ville à produire ”, la déconcentration des activités, qui réduit le rôle possible des transports publics rapides et de masse (type RER) contribuent à une première réduction de la part du marché de l’emploi accessible. La moindre croissance des vitesses praticables en ville, voire leur décroissance sous l’impact de la dissuasion des circulations automobiles centrales, les difficultés à maintenir les qualités de service autoroutières en pointe, les priorités aux dessertes locales, type tramway, sur les investissements plus rapides contribuent également à réduire les zones accessibles dans un temps donné. Le phénomène a été mesuré en Île-de-France (Wenglenski S., 2003). Pour un déplacement d’une heure, le marché de l’emploi accessible par les résidents de la deuxième couronne est 2 à 3 fois plus réduit que celui des banlieusards et des Parisiens, et il est toujours plus faible pour les ouvriers et employés que pour les cadres. Quant à la propension à déménager, elle est fortement réduite par l’investissement matériel et affectif dans le logement et son environnement et par la bi-activité des couples.

Nos plus grandes villes, et notamment l’Île-de-France, ont aujourd’hui atteint un degré de dispersion de l’habitat et un degré de déconcentration de l’emploi qui fait qu’elles ne constituent déjà plus un marché de l’emploi unifié. Le retournement observé des soldes migratoires, aujourd’hui dirigé de l’Île-de-France vers la province, est porté par les difficultés de logement et transport des classes moyennes qui les orientent vers des villes où l’emploi est plus accessible et la vie moins chère.

Les métropoles peuvent-elles fonctionner comme des myriades de sous bassins d’emploi ? Le moteur productif parisien peut-il fonctionner en se privant des actifs de faible qualification ? À quel prix pour la croissance et l’emploi ? Autant de questions qui nous paraissent importantes et insuffisamment posées.

Conclusion

“Toute société se dote de pythies prédisant son avenir avec plus ou moins de clairvoyance ou d’intelligence des situations ” (Cazes B. 2004). On ajoutera que les sociétés modernes avancées organisent l’exercice du métier avec plus ou moins de talent, et que dans ce domaine, le curseur qui mesure l’exception française à laquelle beaucoup tiennent tant est plutôt du côté négatif. En effet le pouvoir central n’ose pas dire que le Commissariat au Plan et la DATAR ne sont plus tout à fait ce qu’elles étaient ; il s’accommode d’autant plus facilement d’exercices prospectifs émiétés provenant de commandes ad hoc de telle ou telle direction de ministère qu’il sait que le pouvoir de l’État sur la société n’est plus, lui non plus, ce qu’il était. Les grandes entreprises préfèrent la veille stratégique de nature privée et de

terme plus rapproché, les structures de la recherche et les dispositifs d'évaluation de ses membres sont tournés vers l'hyper spécialisation et un code de production des connaissances inadapté à la prospective. Il reste la presse magazine, qui sait que la peur fait vendre, que les bonnes nouvelles ne sont pas des événements et diffuse l'angoisse quand elle est elle-même en période de basses eaux... Notre pays manque cruellement de lieu (x ?) indépendants, multiculturels, capables d'auto-saisine, ouverts de tous leurs pores sur la société mais à distance suffisante pour ne pas être le simple relais de l'expression de tous les conservatismes et de toutes les plaintes. C'est peut-être cette faiblesse dans la construction des images mentales de l'avenir qui explique une certaine crise du politique et surtout le faible moral des Français, comparé à celui des Européens.

On pourrait croire que ce propos désabusé s'applique avec d'autant plus de force à des objets aussi complexes et peu définis que " mobilité " ou " territoires ", mais ce n'est pas tout à fait exact. Des constantes de temps très longues dans la réalisation des infrastructures, un rôle encore important des administrations dans l'investissement, le fonctionnement et la régulation des systèmes de transport, le caractère clairement public de la contrainte environnementale et inconsciemment public des contraintes pétrolières, la conviction, sans doute largement partagée, de Jean-Louis Guigou que " si la mondialisation s'impose à nous, le territoire dépend de nous " ont permis à ces questions d'éviter d'être les plus pauvres parmi les pauvres.

Il résulte de ces efforts quelques changements de paradigme aujourd'hui assez largement partagés, et nous en citerons trois :

- La mobilité individuelle ne s'analyse plus aujourd'hui seulement comme une pulsion individuelle à se déplacer, ce qu'elle peut être encore dans certains cas dans le domaine du tourisme, elle s'analyse aussi et surtout, notamment dans les territoires du quotidien, comme une production sociale : scientifiquement le fait est établi depuis de nombreuses années, et il est aujourd'hui largement admis.
- Pratiques de mobilité individuelle et formes de développement spatial des villes à toutes les échelles sont indiscutablement liées ; elles sont aussi co-produites par des contextes économiques, organisationnels et culturels, par des contraintes et des formes de régulation propres à chaque société. Les investissements de transport ne sont plus seulement analysés du point de vue de leur économie propre, mais bien en regard des effets anticipés sur le voisinage, le territoire et sur les modes de vie, même si l'on sait depuis longtemps que ces " effets " n'ont rien d'automatique. C'est paradoxalement moins vrai des stratégies de régulation. : les conséquences économiques, sociales et culturelles de la fermeture progressive de Paris à l'automobile pèsent de peu de poids face un imaginaire très sectoriel de lutte contre la pollution atmosphérique.
- La mobilité, qui est depuis longtemps un droit liberté dans les sociétés démocratiques (le droit d'aller et venir...) acquiert objectivement un statut de droit créance, ne serait ce que parce qu'elle est la condition de l'exercice d'autres droits (au logement, au travail, à la santé...), droit que les pouvoirs publics ont du mal à mettre en musique. Il est significatif que dans ce domaine, les associations d'insertion et les associations caritatives en viennent à prendre de nombreuses initiatives (aides au passage du permis, aide à l'usage de vieilles voitures, services de minibus, etc.) vingt ans après la proclamation du " droit au transport " par la Loi d'organisation des transports intérieurs. La réflexion sur le futur ne

pourra toutefois pas faire l'impasse d'une réflexion sur ce que serait le coût de la prise en charge collective d'un nouveau droit créance.

La reconnaissance commune de ces trois repères est très loin d'épuiser le débat sur le futur de la mobilité, des territoires et des modes de vie, d'autant que ce champ est marqué par une rupture puissante dans la façon dont les scientifiques, le politique et les citoyens l'abordent. Quitte à frôler la caricature, les vingt dernières années nous ont sorti d'une situation où des pouvoirs publics sûrs d'eux-mêmes et d'une vérité délivrée par des ingénieurs économistes décloisonnaient les territoires à marche forcée, produisaient les conditions d'une mobilité que certains qualifient de "fait social total" qui ont permis à tous ceux dont les capacités stratégiques étaient importantes de construire les territoires des modes de vie qu'ils souhaitaient.

Nous entrons dans une ère nouvelle, aussi bien du point de vue de la substance des objectifs que dans la conduite des affaires. L'augmentation des vitesses de déplacement sera demain plus faible qu'hier, plus centrée sur l'interurbain et la dilatation des territoires du quotidien sera moins prégnante. Identité et singularité sont revendiquées par les territoires et les résidents à diverses échelles, depuis les résidences sécurisées et fermées dont le succès est grand dans certains contextes jusqu'à l'utilisation de l'outil intercommunal par une partie des communes d'une agglomération pour se "mettre à distance" des problèmes des autres communes. Ces processus révèlent une fois de plus la place du logement et de sa localisation comme valeur centrale de la construction dans le temps long des modes de vie contemporains, dans une période où pourtant la mobilité, résidentielle ou quotidienne, apparaissent comme des conditions d'une société plus flexible...

Comment "assumer" demain collectivement les espaces que nous avons construits dans un contexte où les vitesses de déplacement pourraient diminuer, les coûts de la mobilité augmenter sans que les injonctions à la mobilité ne s'épuisent, et où donc la gestion du temps disponible, "bien le plus rare", deviendrait un arbitre majeur dans l'accomplissement général des besoins de co-présence de notre société et l'efficacité de nos économies urbaines ? Comment éclairer les choix qui se feront nécessairement ?

Les adeptes de la prospective du présent ont une réponse : "Plus rien n'est vérité à présent, puisque tout devient délibératif" (Landrieu J., 2004). Le propos peut paraître fort et discutable, tant il nie la fonction d' "éclaireur" du politique, la nécessaire prise de risque associée à la responsabilité et le réduit à une fonction d'organisateur de débat, à l'instar des animateurs vedettes du petit écran. Si on prend ce propos pour ce qu'il est sans doute, la reconnaissance de nouvelles façons de faire qui s'imposent à nous, au moins à court terme, alors l'auteur ne nous cache pas les difficultés de cette nouvelle prospective : "De plus en plus de personnes ont des repères multiples, n'agissent pas avec une seule rationalité, abandonnent les registres de pensée rationnelle... La pensée est un acte de reconnaissance de l'autre, un lien dans un processus où l'émotion est importante. La pensée n'est plus héritée, stable, elle est volatile, en métamorphose permanente". Ceux qui ont connu les propos définitifs tenus lors de la bulle internet savent ce que cela veut dire. C'est une première difficulté.

Il y en a bien d'autres, et nous nous utiliserons ici les grands thèmes du développement durable pour poser les problèmes. En matière de contrainte environnementale globale, y a-t-il jeu égal entre les stimuli à la consommation ici et maintenant de la société d'hyper choix et la prise en compte d'enjeux globaux et de long terme ? En matière de développement social, peut-on attendre que la délibération sur la fracture territoriale débouche sur des orientations qui iraient à l'encontre de ce que construisent patiemment les comportements de tous les

acteurs dotés de capacités stratégiques? En matière de sensibilité aux enjeux économiques, force est de constater que le jeu des demandes sociales et de la réponse maternelle des élus relègue au second plan certains moteurs de la croissance, comme l'efficacité de la dépense publique ou encore la taille des marchés locaux des facteurs peu mobiles comme le travail, au moment même où l'Europe étendue se pense comme un grand marché de la consommation.

Alors, quels principes pour la production prospective demain ? En suivant à nouveau Josée Landrieu, il faudra “ décaler les regards, susciter une vision sur ce que l'on ne connaît pas, sur ce que l'on ne veut pas voir, ou que l'on ne peut pas voir avec les formes de représentation actuelle ”. Vaste programme qui implique pour nos champs de préoccupation une plus grande ouverture disciplinaire, le passage d'une appropriation du champ par les ingénieurs économistes à une réflexion plus ouverte à l'ensemble des sciences sociales dans un espace de liberté prospective, une plus grande ouverture thématique, intégrant l'immobilité, les mobilités virtuelles, les mobilités de tous ordres et les territoires d'expression de ces mobilités largement différenciés selon les groupes sociaux. Vaste programme aussi parce qu'il suppose le développement de capacités d'écoute de phénomènes complexes qui s'accommodent mal du primat à l'émotion. Vaste programme enfin, parce que le lieu de sa réalisation n'existe pas aujourd'hui.

Références

- ASCHER François, 2000, Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs, Essai sur la société contemporaine, Éditions de l'aube, page 202.
- AUBERT Nicole (Dir), 2004, L'individu hyper moderne, Éditions Eres.
- BAUMAN Zygmunt, 2000, Liquid modernity, Policy Press, Cambridge, U.K
- BIEBER Alain, MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre, 1993, Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne, Synthèse Inrets n° 19, INRETS, Arcueil
- BONVALET Catherine, MASON Dominique, 1999, Famille et entourage : le jeu des proximités, in La famille et ses proches. L'aménagement des territoires, INED-PUF
- CAZES Bernard, 2004, La prospective : un objet vénérable aux nombreuses identités, Revue Urbanisme, N°334, pp 41- 43
- DONZELOT Jacques, 2004, La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification, Revue ESPRIT, pp 14-39
- GALLEZ Caroline, ORFEUIL Jean-Pierre, 1998, Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces, in PUMAIN Denise et MATTEI Marie-Françoise (Ed.), Données urbaines, N°2, Anthropos, pp.157-164
- LANDRIEU Josée, 2004, Quelle prospective ? Revue Urbanisme N° 334 pp. 43-44
- NEWMAN P. KENWORTHY J., 1989, Cities and automobile dependence, GOWER EDS.
- MAURIN Éric, 2004, Le ghetto français. La République des Idées, Seuil., 94 pages.

- MANGIN David, 2004, La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine, CERTU-Éditions de la Villette, 398 pages.
- MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre, 2005, La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale, in Cahiers Internationaux de Sociologie, à paraître
- ORFEUIL Jean-Pierre, 2000, Les dépenses des ménages pour le logement et les déplacements habituels, in PUMAIN Denise et MATTEI Marie-Françoise (Ed.), Données urbaines N°3, Anthropos.
- PRUD'HOMME Rémy, CHANG-WOON Lee, (1999), Size, Sprawl, Speed and the Efficiency of Cities, Urban Studies, vol. 36, no 11, pp.1849-1858
- SCHNEIDER Michel, 2002, Big Mother, Odile Jacob, Paris, pages
- VELTZ Pierre, 2000, Mondialisation, villes et territoires: l'économie d'archipel, PUF
- WIEL Marc, 2002, Ville et automobile, Editions Descartes et Cie, Paris
- WENGLANSKI Sandrine, 2003, Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Ile-de-France, thèse de doctorat nouveau régime, en urbanisme, aménagement et politiques urbaines, IUP-Université de Paris XII -Val-de-Marne
- ZAHAVI Yacob, 1974, Travel time budgets and mobility in urban areas, Report for the U.S. Department of Transportation, Washington, D.C.